

**RICHTLINIE 2006/40/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 17. Mai 2006****über Emissionen aus Klimaanlage in Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates****(Text mit Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 14. März 2006 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss, und zu diesem Zweck gilt ein EG-Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge. Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf Klimaanlage sollten harmonisiert werden, um die Festlegung unterschiedlicher Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu vermeiden und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.
- (2) Immer mehr Mitgliedstaaten beabsichtigen, infolge der Entscheidung 2002/358/EG des Rates vom 25. April 2002 über die Genehmigung des Protokolls von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Namen der Europäischen Gemeinschaft sowie die gemeinsame Erfüllung der daraus erwachsenden Verpflichtungen <sup>(3)</sup> die Verwendung von Klimaanlage in Kraftfahrzeugen zu regulieren. Gemäß dieser Entscheidung sind die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten verpflichtet, die Gesamtmenge ihrer anthropogenen Treibhausgasemissionen, die in Anhang A des Kyoto-Protokolls aufgeführt sind, im Zeitraum von 2008 bis 2012 gegenüber dem Stand von 1990 um 8 % zu senken. Bei einer unkoordinierten Umsetzung dieser Verpflichtungen besteht die Gefahr, dass der freie Verkehr

von Kraftfahrzeugen in der Gemeinschaft behindert wird. Daher sollten die Anforderungen an in Kraftfahrzeuge eingebaute Klimaanlage im Hinblick auf deren Marktzulassung festgelegt und Klimaanlage, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, ab einem bestimmten Datum verboten werden.

- (3) Emissionen des teilfluorierten Kohlenwasserstoffs 134a (HFKW-134a), der ein Treibhauspotenzial von 1 300 besitzt, aus Klimaanlage von Kraftfahrzeugen erregen aufgrund ihres Einflusses auf die Klimaänderung zunehmend Besorgnis. Es wird davon ausgegangen, dass schon in absehbarer Zeit kostengünstige und sichere Alternativen zum fluorierten Kohlenwasserstoff 134a (HFKW-134a) zur Verfügung stehen werden. Es sollte geprüft werden, ob diese Richtlinie angesichts der Fortschritte im Hinblick auf eine potenzielle Reduzierung der Emissionen fluoriierter Treibhausgase aus solchen Anlagen bzw. die Ersetzung dieser Gase in solchen Anlagen auf andere Kraftfahrzeugklassen ausgedehnt werden sollte und ob die das Treibhauspotenzial dieser Gase betreffenden Bestimmungen unter Berücksichtigung der technischen und wissenschaftlichen Entwicklungen sowie des Zeitrahmens für die industrielle Produktplanung geändert werden sollten.
- (4) Damit das Verbot bestimmter fluoriierter Treibhausgase greift, muss die Möglichkeit eingeschränkt werden, in Kraftfahrzeuge nachträglich Klimaanlage einzubauen, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten; ferner muss die Befüllung von Klimaanlage mit solchen Gasen verboten werden.
- (5) Zur Begrenzung der Emissionen bestimmter fluoriierter Treibhausgase aus Klimaanlage von Kraftfahrzeugen müssen Grenzwerte für die Leckage-Raten und das Testverfahren für die Einschätzung von Leckagen von in Kraftfahrzeuge eingebauten Klimaanlage, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, festgelegt werden.
- (6) Als Beitrag zur Erfüllung der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten im Rahmen des VN-Rahmenübereinkommens über Klimaänderungen, des Kyoto-Protokolls und der Entscheidung 2002/358/EG eingegangenen Verpflichtungen sollten die Verordnung (EG) Nr. 842/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über bestimmte fluorierte Treibhausgase <sup>(4)</sup> und diese Richtlinie, die beide zur Reduzierung der Emissionen fluoriierter Treibhausgase beitragen, gleichzeitig angenommen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 108 vom 30.4.2004, S. 62.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 31. März 2004 (ABl. C 103 E vom 29.4.2004, S. 600), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 21. Juni 2005 (ABl. C 183 E vom 26.7.2005, S. 17), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Oktober 2005 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. April 2006 und Beschluss des Rates vom 25. April 2006.

<sup>(3)</sup> ABl. L 130 vom 15.5.2002, S. 1.

<sup>(4)</sup> Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

- (7) Die Fahrzeughersteller sollten der Genehmigungsbehörde alle sachdienlichen technischen Angaben über die eingebauten Klimaanlage und die darin verwendeten Gase übermitteln. Bei Klimaanlage, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, sollten die Hersteller auch die Angaben zur Leckage-Rate dieser Systeme zur Verfügung stellen.
- (8) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (9) Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(2)</sup> eingeführt wurde. Daher sollte die Richtlinie 70/156/EWG entsprechend geändert werden.
- (10) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich das Austreten des jeweiligen fluorierten Treibhausgases aus in Fahrzeuge eingebauten Klimaanlage zu beschränken und ab einem bestimmten Datum Klimaanlage zu verbieten, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen dieser Richtlinie besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (11) Entsprechend Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung „Bessere Rechtsetzung“ <sup>(3)</sup> sollten die Mitgliedstaaten für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufstellen, denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese veröffentlichen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

#### Gegenstand

In dieser Richtlinie werden die Anforderungen für die EG-Typgenehmigung oder für die Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung für Kraftfahrzeuge im Hinblick auf Emissionen aus

in Kraftfahrzeugen eingebauten Klimaanlage und das sichere Funktionieren dieser Klimaanlage festgelegt. Darüber hinaus werden Vorschriften für die Nachrüstung und das Nachfüllen dieser Anlagen festgelegt.

### Artikel 2

#### Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> gemäß Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG. Im Sinne dieser Richtlinie gelten als Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> nur Fahrzeuge der Gruppe I, wie sie in Anhang I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen <sup>(4)</sup> in der durch die Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> eingefügten ersten Tabelle unter Nummer 5.3.1.4 beschrieben sind.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Fahrzeug“: jedes Kraftfahrzeug, das in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fällt;
2. „Fahrzeugtyp“: ein in Anhang II Abschnitt B der Richtlinie 70/156/EWG definierter Typ;
3. „Klimaanlage“: jede Anlage, deren wichtigste Funktion darin besteht, die Lufttemperatur und die Luftfeuchtigkeit im Fahrgastraum eines Fahrzeugs zu senken;
4. „System mit zwei Verdampfern“: ein System, bei dem ein Verdampfer im Motorraum und ein zweiter Verdampfer in einem anderen Bereich des Fahrzeugs installiert ist; alle anderen Systeme gelten als „Systeme mit einem Verdampfer“;
5. „fluorierte Treibhausgase“: teilfluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW) und Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) gemäß Anhang A des Kyoto-Protokolls sowie Zubereitungen, die diese Stoffe enthalten, wobei jedoch die in der Verordnung (EG) Nr. 2037/2000 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. Juni 2000 über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen <sup>(6)</sup>, geregelten Stoffe ausgenommen sind;
6. „teilfluorierter Kohlenwasserstoff“: eine organische Verbindung, die aus Kohlenstoff, Wasserstoff und Fluor besteht und in deren Molekül nicht mehr als sechs Kohlenstoffatome enthalten sind;

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(2)</sup> ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/28/EG der Kommission (ABl. L 65 vom 7.3.2006, S. 27).

<sup>(3)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/76/EG der Kommission (ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29).

<sup>(5)</sup> ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. L 244 vom 29.9.2000, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 29/2006 der Kommission (ABl. L 6 vom 11.1.2006, S. 27).

7. „perfluorierter Kohlenwasserstoff“: eine organische Verbindung, die lediglich aus Kohlenstoff und Fluor besteht und in deren Molekül nicht mehr als sechs Kohlenstoffatome enthalten sind;
8. „Treibhauspotenzial“: das klimatische Erwärmungspotenzial eines fluorierten Treibhausgases im Verhältnis zu dem von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Das Treibhauspotenzial (global warming potential, GWP) wird als das Erwärmungspotenzial eines Kilogramms eines Gases bezogen auf einen Zeitraum von 100 Jahren gegenüber dem entsprechenden Potenzial eines Kilogramms CO<sub>2</sub> berechnet. Die einschlägigen GWP-Werte sind die Werte, die im dritten Bewertungsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen veröffentlicht wurden (GWP-Werte des IPCC von 2001) <sup>(1)</sup>;
9. „Zubereitung“: ein Gemisch aus zwei oder mehr Stoffen, von denen mindestens einer ein fluoriertes Treibhausgas ist. Der Gesamtwert des Treibhauspotenzials <sup>(2)</sup> der Zubereitung wird nach Teil 2 des Anhangs bestimmt;
10. „Nachrüstung“: der Einbau einer Klimaanlage in ein Fahrzeug nach dessen Zulassung.

#### Artikel 4

#### Pflichten der Mitgliedstaaten

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen gegebenenfalls die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung im Hinblick auf Emissionen aus Klimaanlagen ausschließlich für Fahrzeugtypen, die die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.
- (2) Zum Zweck der Erteilung einer Typgenehmigung für das gesamte Fahrzeug nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 70/156/EWG tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass die Hersteller Informationen über den Kältemitteltyp bereitstellen, der in den in neue Kraftfahrzeuge eingebauten Klimaanlagen verwendet wird.
- (3) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, deren Klimaanlagen darauf ausgelegt sind, ein fluoriertes Treibhausgas mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass nach dem in Artikel 7 Absatz 1 genannten harmonisierten Leckage-Erkennungstest die Leckage-Rate dieses Gases die zulässigen Höchstgrenzen gemäß Artikel 5 nicht überschreitet.

<sup>(1)</sup> IPCC Third Assessment Climate Change 2001. A Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (<http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm>).

<sup>(2)</sup> Zur Berechnung des Treibhauspotenzials von nicht fluorierten Treibhausgasen in Zubereitungen werden die Werte der ersten IPCC-Bewertung herangezogen; siehe: Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (ed.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

#### Artikel 5

#### Typgenehmigung

- (1) Nach Ablauf von sechs Monaten nach der Annahme eines harmonisierten Leckage-Erkennungstests dürfen die Mitgliedstaaten nicht aus Gründen, die die Emissionen aus Klimaanlagen betreffen,
- a) einem neuen Fahrzeugtyp die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung verweigern oder
- b) die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge verbieten,

wenn das Fahrzeug, dessen Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt.

- (2) Nach Ablauf von zwölf Monaten nach der Annahme eines harmonisierten Leckage-Erkennungstests oder mit Wirkung vom 1. Januar 2007, wobei der spätere Zeitpunkt maßgebend ist, erteilen die Mitgliedstaaten keine EG-Typgenehmigung und keine Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung mehr für einen Fahrzeugtyp, dessen Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, es sei denn, die Leckage-Rate dieses Systems beträgt nicht mehr als 40 Gramm fluorierte Treibhausgase pro Jahr bei Systemen mit einem Verdampfer bzw. 60 Gramm fluorierte Treibhausgase pro Jahr bei Systemen mit zwei Verdampfern.

- (3) Nach Ablauf von 24 Monaten nach der Annahme eines harmonisierten Leckage-Erkennungstests oder mit Wirkung vom 1. Januar 2008, wobei der spätere Zeitpunkt maßgebend ist, sehen die Mitgliedstaaten bei neuen Fahrzeugen, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten,

- a) Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG an und
- b) verweigern die Zulassung und verbieten den Verkauf und die Inbetriebnahme,

Es sei denn, die Leckage-Rate dieses Systems beträgt nicht mehr als 40 Gramm fluorierte Treibhausgase pro Jahr bei Systemen mit einem Verdampfer oder 60 Gramm fluorierte Treibhausgase pro Jahr bei Systemen mit zwei Verdampfern.

- (4) Mit Wirkung vom 1. Januar 2011 erteilen die Mitgliedstaaten keine EG-Typgenehmigung und keine Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung mehr für einen Fahrzeugtyp, dessen Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten.

(5) Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 müssen die Mitgliedstaaten bei neuen Fahrzeugen, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten,

a) Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG ansehen und

b) die Zulassung verweigern und den Verkauf und die Inbetriebnahme verbieten.

(6) Unbeschadet des einschlägigen Gemeinschaftsrechts, insbesondere der Gemeinschaftsvorschriften über staatliche Beihilfen und der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften<sup>(1)</sup>, können die Mitgliedstaaten den Einbau von effizienten und innovativen Klimaanlagen, die die Auswirkungen auf das Klima weiter verringern, fördern.

#### Artikel 6

##### Nachrüstung und Nachfüllen

(1) Mit Wirkung vom 1. Januar 2011 dürfen Klimaanlagen, die darauf ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, nicht mehr nachträglich in Fahrzeuge eingebaut werden, für die die Typgenehmigung ab diesem Termin erteilt wurde. Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 dürfen derartige Klimaanlagen in jegliche Fahrzeuge nicht mehr nachträglich eingebaut werden.

(2) Klimaanlagen, die in Fahrzeuge eingebaut werden, für die am 1. Januar 2011 oder danach eine Typgenehmigung erteilt wird, dürfen nicht mit fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert von über 150 befüllt werden. Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 dürfen Klimaanlagen in sämtlichen Fahrzeugen nicht mehr mit fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert von über 150 befüllt werden; hiervon ausgenommen ist das Nachfüllen von diese Gase enthaltenden Klimaanlagen, die vor diesem Zeitpunkt in Fahrzeuge eingebaut worden sind.

(3) Leistungserbringer, die Dienste zur Wartung oder Reparatur von Klimaanlagen anbieten, dürfen, wenn eine abnorme Menge des Kältemittels aus der Anlage entwichen ist, diese erst dann mit fluorierten Treibhausgasen befüllen, wenn die erforderliche Reparatur abgeschlossen ist.

#### Artikel 7

##### Durchführungsmaßnahmen

(1) Bis zum 4. Juli 2007 erlässt die Kommission die Maßnahmen zur Durchführung der Artikel 4 und 5, insbesondere

a) die Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und

b) einen harmonisierten Leckage-Erkennungstest zur Messung der Leckage-Rate von fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert über 150 aus Klimaanlagen.

(2) Die Kommission erlässt die Maßnahmen gemäß dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG genannten Verfahren.

(3) Die Kommission veröffentlicht diese Maßnahmen im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(4) Das in Absatz 2 genannte Verfahren gilt gegebenenfalls für die Annahme

a) von Maßnahmen, die zur Gewährleistung des sicheren Funktionierens und der ordnungsgemäßen Instandhaltung von Kältemitteln in mobilen Klimaanlagen erforderlich sind;

b) von Maßnahmen hinsichtlich der Nachrüstung von im Betrieb befindlichen Fahrzeugen mit Klimaanlagen und des Nachfüllens von im Betrieb befindlichen Klimaanlagen, soweit diese nicht von Artikel 6 abgedeckt sind;

c) einer Anpassung der Methode zur Bestimmung des jeweiligen Treibhauspotenzials von Zubereitungen.

#### Artikel 8

##### Überprüfung

(1) Auf der Grundlage der Fortschritte hinsichtlich der potenziellen Reduzierung der Emissionen oder der Ersetzung von fluorierten Treibhausgasen in Klimaanlagen, die in Kraftfahrzeuge eingebaut sind, prüft die Kommission,

— ob die vorliegenden Rechtsvorschriften auf andere Fahrzeugklassen, insbesondere die Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub> sowie die Gruppen II und III der Klasse N<sub>1</sub>, ausgedehnt werden sollten und

— ob Gemeinschaftsbestimmungen zum Treibhauspotenzial fluorierte Treibhausgase geändert werden sollten — bei Änderungen sollten die technischen und wissenschaftlichen Entwicklungen sowie der Zeitrahmen für die industrielle Produktplanung berücksichtigt werden —

und veröffentlicht bis zum 4. Juli 2011 einen Bericht. Gegebenenfalls unterbreitet sie geeignete Vorschläge für Rechtsvorschriften.

<sup>(1)</sup> ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

(2) Wird ein fluoriertes Treibhausgas mit einem GWP-Wert über 150, das noch nicht in dem IPCC-Bericht nach Artikel 3 Absatz 8 erfasst ist, in einen künftigen IPCC-Bericht aufgenommen, so beurteilt die Kommission, ob es zweckmäßig ist, diese Richtlinie im Hinblick auf die Einbeziehung dieses Gases zu ändern. Hält die Kommission dies für erforderlich, so werden von ihr gemäß dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG genannten Verfahren

- die erforderlichen Maßnahmen erlassen und
- die Übergangszeiten für die Anwendung dieser Maßnahmen festgelegt. Dabei bemüht sich die Kommission um ein Gleichgewicht zwischen dem Erfordernis einer angemessenen Vorlaufzeit und dem Risiko, das das fluorierte Treibhausgas für die Umwelt darstellt.

*Artikel 9*

**Änderung der Richtlinie 70/156/EWG**

Die Richtlinie 70/156/EWG wird entsprechend Teil 1 des Anhangs dieser Richtlinie geändert.

*Artikel 10*

**Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 4. Januar 2008 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 5. Januar 2008 an.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 11*

**Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 12*

**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 17. Mai 2006.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

J. BORRELL FONTELLES

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

H. WINKLER

## ANHANG

## TEIL 1

Die Richtlinie 70/156/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Anhang IV Abschnitt I wird eine neue Nummer 61 und eine Fußnote wie folgt eingefügt:

Gegenstand	Richtlinie Nr.	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklassen										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
„61. Klimaanlage	[2006/40/EG]	L 161 vom 14. Juni 2006, S. 12	X			X <sup>(8)</sup>							

<sup>(8)</sup> Nur für Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> Gruppe I, wie sie in Anhang I der Richtlinie 70/220/EWG in der ersten Tabelle unter Nummer 5.3.1.4, eingefügt durch die Richtlinie 98/69/EG, beschrieben sind.“

2. Anhang XI wird wie folgt geändert:

- a) In Anlage 1 wird eine neue Nummer 61 wie folgt eingefügt:

Nr.	Gegenstand	Richtlinie Nr.	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (!) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 (!) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
„61	Klimaanlage	2006/40/EG	X	X“		

- b) In Anlage 2 wird eine neue Nummer 61 wie folgt eingefügt:

Nr.	Gegenstand	Richtlinie Nr.	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
„61	Klimaanlage	2006/40/EG	X			W“						

- c) In Anlage 3 wird eine neue Nummer 61 wie folgt eingefügt:

Nr.	Gegenstand	Richtlinie Nr.	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
„61	Klimaanlage	2006/40/EG			W“						

- d) Unter „Bedeutung der Buchstaben“ wird folgender Buchstabe hinzugefügt:

„W Gilt nur für Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> Gruppe I, wie sie in Anhang I der Richtlinie 70/220/EWG in der ersten Tabelle unter Nummer 5.3.1.4, eingefügt durch die Richtlinie 98/69/EG, beschrieben sind.“

**TEIL 2****Methode zur Berechnung des Gesamtwerts des Treibhauspotenzials (GWP) einer Zubereitung**

Der Gesamtwert GWP einer Zubereitung ist ein massegemittelter Wert, der aus der Summe der Masseanteile der einzelnen Stoffe, multipliziert mit deren GWP-Werten, hergeleitet wird.

$$\Sigma (\text{Stoff X \%} \times \text{GWP}) + (\text{Stoff Y \%} \times \text{GWP}) + \dots (\text{Stoff N \%} \times \text{GWP})$$

Der Prozentsatz gibt den massemäßigen Anteil mit einer Massetoleranz von +/- 1 % an.

Beispiel: Anwendung der Formel auf ein angenommenes Gasgemisch aus 23 % HFKW-32, 25 % HFKW-125 und 52 % HFKW-134a;

$$\Sigma (23 \% \times 550) + (25 \% \times 3\,400) + (52 \% \times 1\,300)$$

→ Gesamtwert GWP = 1 652,5

---